Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2313**

15. Wahlperiode 08. 01. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2280 –

Verzögerte Einführung der LKW-Maut sowie Prüfung von Angeboten anderer Mautbetreiber

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Hinblick auf die Verzögerung der Einführung eines Mautsystems in Deutschland durch technische Probleme und die daraus resultierenden Einnahmeausfälle für den Bundeshaushalt ist möglichst schnell eine Alternativlösung notwendig. Dringend sollte eine technische Lösung als Kompromiss gefunden werden, um die schon investierten Mittel noch zu „retten“ und die Möglichkeit zu haben, die bereits angefangene Installation eines satellitengestützten Systems durch Toll Collect zu Ende zu führen. Sollte sich das System von Toll Collect später als nicht geeignet erweisen, gäbe es die Möglichkeit, auf das zunächst provisorisch eingeführte System zurückzugreifen, um die Finanzierung von dringend notwendigen Infrastrukturprojekten nicht zu gefährden. Aus diesem Grund ist die Prüfung von Angeboten anderer – erfolgreicher – Mautbetreiber vorzunehmen.

1. Hat die Bundesregierung ein Angebot der Schweizer Elektronikfirma „Fela“, ein Mautsystem in Deutschland aufzubauen, erhalten, und wenn ja, hat sie es geprüft?

2. Wenn ja, zu welchen Bedingungen bietet das Unternehmen den Aufbau des Mautsystems in Deutschland an und zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei ihrer Bewertung gelangt?

3. Hat die Bundesregierung ein Angebot von Europas größter Autobahnbetreiberfirma „Autostrade“ zur Realisierung eines Mautsystems in Deutschland erhalten, und wenn ja, hat sie es geprüft?

4. Wenn ja, zu welchen Bedingungen bietet das Unternehmen den Aufbau des Mautsystems in Deutschland an und zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bei ihrer Bewertung gelangt?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 7. Januar 2004 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

5. Trifft es zu, dass das Angebot des Mautbetreibers Autostrade die Risikoübernahme der termingerechten Mauteinführung ab Mitte des Jahres 2004 einschließt und in jedem Fall die von der Bundesregierung anvisierten monatlichen Mauteinnahmen von 156 Mio. Euro überwiesen würden (vgl. Wirtschaftswoche vom 11. Dezember 2003), und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dieses Angebot?

6. Trifft es zu, dass das Angebot von Autostrade ebenfalls einschließt, Gesellschafter des Konsortiums Toll Collect zu werden (vgl. Wirtschaftswoche vom 11. Dezember 2003), und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Bedingung?

In den vergangenen Wochen sind mit verschiedenen Anbietern von Mautsystemen (auch Fela und Autostrade) Gespräche auf Fachebene geführt worden. Dabei sind nicht nur technische, sondern auch finanzielle Aspekte erörtert worden. Angebote der Unternehmen liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) nicht vor und könnten auch erst im Rahmen eines neuen Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens bewertet werden.

7. Trifft es zu, dass es aufgrund einer geplanten Richtlinie der EU-Kommission für Mautsysteme in Europa ausreicht, bis zum Jahr 2012 ein satellitengestütztes Mautsystem aufzubauen, das dann durch das europäische Gemeinschaftsprojekt „Galileo“ unterstützt wird, und wenn ja, unterstützt die Bundesregierung die EU-Kommission darin?

Die EU-Kommission hat im April 2003 den Vorschlag einer Richtlinie über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (KOM(2003) 132, Ratsdok. 15442/03) vorgelegt.

Mit diesem Richtlinienvorschlag will die EU-Kommission die Voraussetzungen für die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme innerhalb des Binnenmarktes und die allgemeine Einführung eines europäischen Mautdienstes im gesamten gebührenpflichtigen Straßennetz schaffen. Die EU-Kommission schlug vor, dass ab 2008 bei allen neuen Mautsystemen die Satellitenortung in Verbindung mit Mobilfunk einzuführen ist. Alle bestehenden Systeme könnten zwar weiterhin genutzt werden, müssten jedoch bis 2012 auf Satellitenortung umgestellt werden.

Der Rat hat im Rahmen seiner politischen Einigung am 5. Dezember 2003 vorgeschlagen, die Verwendung von Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik zu empfehlen.

Die Bundesrepublik Deutschland befürwortet weiterhin die Festlegung auf die Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik, denn dies wird ein wichtiges Anwendungsfeld für das europäische Satellitensystem Galileo sein.

8. Trifft es zu, dass die Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ in einem Zwischenbericht im Januar 2000 der Bundesregierung empfohlen hatte, die Phase der Etablierung des Maut-Systems gegenüber dem seinerzeit gültigen Zeitplan deutlich zu verlängern?

   Wenn ja, warum ist das Gegenteil, nämlich eine Kürzung des Zeitplans erfolgt?

Der Vorsitzende der Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ Dr. Wilhelm Pällmann hat in einem Schreiben vom 2. Februar 2000 an den damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Reinhard Klimmt, im Rahmen eines Zwischenberichts vorab über Grundzüge des verfolgten Lösungsansatzes informiert und empfohlen, das Verfahren zur

Errichtung der für die Erhebung erforderlichen Infrastruktur so zu gestalten, dass ab dem 1. Januar 2003 die Erhebung benutzungsabhängiger Gebühren/Entgelte für schwere Lkw auf deutschen Autobahnen sichergestellt ist. Dieser Hinweis steht in Übereinstimmung mit den Vergabeunterlagen für die Einführung streckenbezogener Autobahngebühren für schwere Lkw vom Juli 2000, in denen als Beginn der Mauterhebung der 1. Januar 2003 vorgesehen war.

9. Aus welchen Gründen ist die Bundesregierung dem Vorschlag der Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, schnellstmöglich eine Fernstraßenbaufinanzierungsgesellschaft zu gründen, die mit der Berechtigung ausgestattet wird, im Vorgriff auf künftige Mauteinnahmen Mittel auf dem freien Geldmarkt aufzunehmen, nicht gefolgt?

   Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass drohende Streichungen oder Verzögerungen der Realisierung von Infrastrukturvorhaben hätten vermieden werden können, wenn dieser Empfehlung der Regierungskommission gefolgt worden wäre?

Die Bundesregierung hat sich bei der Vorlage ihres Gesetzentwurfes zur Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gegen die Aufnahme einer Regelung entschieden, die der VIFG eine Ermächtigung zu einer – beschränkten – Kreditaufnahme eingeräumt hätte. Im Übrigen sah der Regierungsentwurf eine weitreichende Flexibilität hinsichtlich der überjährigen Verfügbarkeit und der verkehrsträgerübergreifenden Mittelverwendung vor.

Im Rahmen der parlamentarischen Beratung des Gesetzentwurfs ist nach ausführlichen und intensiven Erörterungen im Haushaltsausschuss und im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages letztendlich einvernehmlich beschlossen worden, ein ausdrückliches Kreditaufnahmeverbot im VIFG-Gesetz festzuschreiben.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333